Oset a révolutionné le paysage du trial chez les jeunes, mais nulle marque n'électrise encore le reste de nos parcs coureurs. Si les trialistes méditerranéens ne jurent encore que par les moulins thermiques, la 5.7 suscite par ailleurs suffisamment d'intérêt pour qu'EM puisse désormais revendiquer la vente annuelle de plus de 200 unités. Améliorations régulières, jolis résultats de Bastien Hieyte sur le S2 national, voire sur le mondial 125 (4e du GP d'Europe - officieux, car invité) et homologation toute récente de la production pourraient bien accélérer le mouvement.

Par John Hulme, Richard Timperley et Tim Pearson, photos YooMee et usine

ELECTRIC MOTION 5.7

LA RÉVOLUTION EST EN MARCHE

Depuis notre précédent test début 2012 (*TM 59*), l'Electric Motion 5.7 a gagné un paquet de puissance, une meilleure gestion de sa batterie, une courroie de transmission primaire moins bruyante que la chaîne qu'elle remplace. Son cadre est passé au CrMo et s'est allégé, a changé d'attaches moteur. La 5.7 standard, qui a adopté une fourche Ollé R16V, a été doublée d'un modèle Sport qui, entre autres belles pièces et protections, dispose de suspats en alu (Marzocchi / Ollé). Enfin l'usine a chaussé ses belles d'une monte pneumatique Michelin X-light (Golden Tyre auparavant) et les a rendues disponibles en une version homologuée (qui inclut une selle) pour la circulation sur les voies publiques.
Sitôt les deux premiers exemplaires arrivés sur leur île, nos confrères anglais se sont empressés d'en réaliser une prise de contact en compagnie de l'importateur de la marque, Tim Pearson (Splatshop). C'est qu'outre-Manche, la forte implication d'Oset dans le trial pour minots ne devrait plus guère tarder à créer une jolie demande auprès des ados et jeunes adultes...
Rédac' chef de *Trial Mag'* UK, John Hulme reconnaît qu'au premier abord « *l'EM paraît différente, un peu comme un jouet. Mais cette première impression disparaît totalement comme on prend place à son guidon, tant elle*

L'EM est tant apte à l'initiation qu'à jouer le podium du 125 mondial



Désormais homologuée, l'EM n'est plus cantonnée aux terrains privés.



Suspensions et autres périphériques sont au standard du reste de la production trial.

offre de puissance et donne de suite le sentiment d'être tout à fait sur une moto de trial.
Comme toujours, lorsqu'il y a changement de technologie, il faut un certain temps pour s'habituer à ses particularités, prendre la mesure de ses performances. Le simple fait de ne pas avoir à se soucier de la sélection des rapports de boîte (puisqu'il n'y en a pas) *semble dans un premier temps assez étrange, tout comme de pouvoir choisir entre quatre réglages de puissance que j'ai finalement préféré laisser sur le plus élevé (placé sous la colonne de direction, un commutateur offre les choix novice, trek et trial). D'autant qu'une commande située sur le guidon et facilement accessible sous le pouce droit, même en cours de zone, décline ce dernier mode en humide ou sec. La première position offrant une arrivée très douce de la puissance, parfaite dans ces virages glissants où la plupart des débutants échouent avec la traditionnelle commande des gaz, tandis que la seconde envoie le maxi pour surmonter les sections sèches.*
Afin de décrire l'EM le plus simplement possible, je dirais que c'est un peu comme piloter une trial quatre-temps : moins on touche à son embrayage, meilleure elle est. La puissance est délivrée de façon très linéaire, tellement que vous devez tout d'abord vous convaincre de sa capacité à vous faire surmonter les obstacles ! C'est une fois passé ce cap qu'on peut enfin se concentrer sur ses trajectoires. Et, vrai, après une courte période d'apprentissage, j'ai fini par réussir quelques zéros qui m'auraient paru totalement irréalisables en début d'essai. Quant à la partie-cycle, son équipement est similaire à celui de ses concurrentes thermiques, les suspensions fonctionnent bien, la qualité d'ensemble semble bonne.

À côté du coupe-circuit, la lumière verte indique la mise sous tension.

Changer ses repères

Assis sur la moto le temps d'une pause, je réalise combien il est agréable de ne pas courir le risque de se brûler au contact d'un échappement... et pourtant, au moment de repartir, les habitudes étant tenaces, je cherche le kick... Plus tard, ayant repris la route du retour je me demandais quelle serait la place de l'électrique dans les prochaines années. Sachant que l'usine estime sa batterie suffisante pour terminer la plupart des trials de club, qu'elle est facile à changer (même si, pour une question de coût, beaucoup se contenteront de la recharger lors de la pause déjeuner), je suis maintenant convaincu qu'elles vont

ELECTRIC MOTION 5.7 (SPORT)

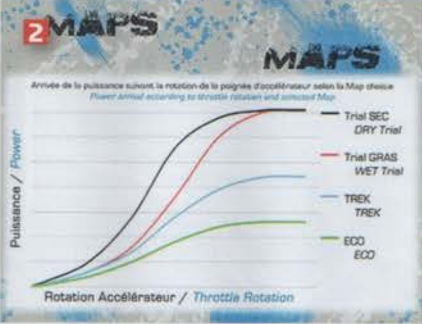
5 988 €, 6 468 € HOMOLOGUÉE (6 588 €, 6 924 € HOMOLOGUÉE)

• MOTEUR :
Type : électrique Brushless à courant continu
Puissance : 5 kW en continu, 10 kW en pic
Couple : 16 Nm en continu, 20 Nm en pic
Courbes : novice, trek, trial humide, trial sec
Transmission primaire : par courroie crantée
Batterie : lithium polymère 48 V 25 Ah

• PARTIE-CYCLE :
Cadre : périmétrique en CrMo
Fourche : Ollé R16V (Marzocchi alu) Ø 40 mm, réglable en compression et détente, déb. 175 mm (177)
Amortisseur : Ollé (en alu) monté sur biellettes, réglable en détente et précontrainte du ressort, déb. 170 mm
Frein avant : disque Ø 182 mm, étrier AJP quatre pistons
Frein arrière : disque Ø 150 mm, étrier AJP deux pistons

• MESURES :
Empattement : 1340 mm
Hauteur d'assise sans selle : 700 mm
Garde au sol : 320 mm
Poids constructeur : 70 kg
Vitesse maxi : 55 km/h
Autonomie : 60 à 160 min
Temps de charge : 40 min pour 80 %, 110 min pour 100 % avec chargeur 10 A (60 min pour 100% avec chargeur 15 A)
Coloris : vert, bleu, citron ou orange
Renseignements : www.electric-motion.fr

1



Le moteur de l'EM ❶ a bien gagné en force, mais avec quatre courbes disponibles ❷, il sait s'adapter à tout niveau de pilotage et condition de roulage. Le commutateur placé au guidon ❸ permet ainsi de rapidement passer d'un comportement vif à autre mieux adapté aux terrains glissants. La sélection principale ❹ est quant à elle positionnée à l'abri d'un changement involontaire.





Les perfs de Bastien Hieyte sur le Championnat de France ou en GP, en attestent, l'EM est plus que suffisante pour l'immense majorité des pilotes.



L'AVIS DE TIM PEARSON IMPORTATEUR UK

En arrivant chez Electric Motion, j'ai tout de suite voulu essayer la moto par moi-même. Du fait des progrès en matière de batterie et de motorisation, j'étais convaincu qu'une trial électrique adaptée aux adultes était désormais parfaitement possible, mais je ne m'attendais pas à ce qu'elle soit si bien. Ces dernières semaines, je me suis entraîné avant de m'inscrire sur des compétitions. Il faut un certain temps afin de s'habituer au fait qu'il n'y a pas besoin de faire hurler le moteur sur l'embrayage tant il délivre une énorme quantité de couple à bas régime. À chaque fois, j'ai été surpris de franchir des obstacles plus importants et dès ma première épreuve à son guidon, je suis parvenu à obtenir une première place, ce qui ne m'était pas arrivé depuis quelques années ! Là, je reviens du fameux trial de Bracken Rocks, près de Matlock où, sixième du tracé expert, je ne m'attendais pas à ce que l'EM gravisse les plus hautes marches de l'épreuve, ce qu'elle a pourtant facilement fait.
Ce que j'apprécie le plus sur cette moto ? C'est qu'elle est particulièrement facile à appréhender par un débutant complet : pas de boîte ou d'embrayage, une puissance ajustable, c'est une « *tourne la poignée et roule* ».





L'EM est livrable en vert, bleu, citron ou orange.



De jolies finitions et une bonne protection des organes essentiels.

rapidement devenir un segment majeur du marché trial, la question n'est plus de savoir si cela se produira, mais quand... ! »

Lié à la famille Pearson, Richard Timperley avait, au contraire de John, déjà régulièrement eu l'occasion de goûter aux watts de la 5.7. Lui qui ne roule habituellement qu'au guidon de deux-temps « *pense que c'est une erreur de comparer l'EM aux autres engins existant sur le marché actuel. Je la crois sincèrement prête pour la compétition et ce serait intéressant de la voir sur le Championnat britannique, car je pense qu'elle dispose de suffisamment de puissance maintenant que les règles ont adopté le Non-Stop : avec elle, je m'attaquerais avec grand plaisir à la majorité des obstacles.*

John m'a fait tenter diverses difficultés dans le cours d'eau ou sur ses berges abruptes et je pense qu'il a été très surpris par les aptitudes de cette moto. Certes, sa technique suppose qu'on prenne le temps de s'y habituer, mais une fois en confiance, on peut l'emmener au sommet de rochers impressionnants ! Trouver le grip impose parfois d'être délicat sur la poignée tournante (on ne peut guère parler de gaz...), mais ça vous encourage également à travailler ce point, ce qui fera certainement de vous un meilleur pilote de trial.

Les suspensions s'accordent très bien à l'ensemble et comme sur n'importe quelle machine vous pourrez en affiner les réglages pour qu'ils correspondent à vos préférences. Pour ceux qui débutent dans notre sport, c'est la voie à suivre, comme pour les plus jeunes sur les mini-motos : il n'y a aucun risque de brûlure en cas de chute et l'absence de nuisances sonores permet de rouler dans n'importe quel endroit. J'encourage vivement tous ceux qui n'ont pas encore essayé une trial électrique à tenter l'expérience. Neuf fois sur dix, les gens reviennent avec un sourire disant pour eux combien ils se sont amusés. Faites-vous votre propre opinion, vous serez certainement impressionnés ».

Le mode d'emploi ? Tourne la poignée et roule !



Passé le cap d'apprentissage et de mise en confiance, John s'est éclaté au guidon de l'EM.